

1939

**Chrysler-Plymouth
de Luxe Six (P.8)**

ja

Six „Roadking” (P.7).

ERIKOISUUKSIA:

„Voimavara”-

Säästövaihde

**(automaattinen ylivaihteen ja vapaapyörän
yhdistelmä)**

Vaihdevipu ohjauspyörän

alla

ja

Erillinen etupyörien

jousitus

Uusi Chrysler-Plymouth

lisää yhä kuuluisaa mainettaan

Sana "Uusi", kuten sitä käytetään v. 1939 Chrysler-Plymouth autojen uusien mallien yhteydessä, on käytetty todella sen täydellisimmässä merkityksessä. Chrysler-Plymouth autot ovat parannetut niin paljon, että ne todella ovat uusia autoja. Korin suunnittelu on uudenaikainen ja monet teknilliset uudistukset asettavat ne kokonaan poikkeusasemaan toisiin verrattuna. Näiden uusien parannusten rinnalla on kuitenkin kaikki ne entiset parannukset jätetty paikoilleen, mitkä ovat aikoinaan saaneet asiantuntevan automiehen toteamaan: "Plymouth tarjoaa enemmän vastinetta ostopääomalle kuin mikään muu auto".

V. 1939 Chrysler-Plymouth autojen tärkeimmistä teknillisistä parannuksista mainittakoon erillinen etupyörän jousitus, "Voimavara"-säästövaihte ja vaihdetangon uusi asento.

Mikä hyvänsä näistä parannuksista olisi yksistään ollut riittävä yhden vuoden osalle. Kuitenkin ovat kaikki nämä saatavana yhdellä kertaa vuonna 1939. Äskenmainittujen lisäksi on tehty vielä joukko muita parannuk-

sia, jotka tulevat mieluisana yllätyksenä. Lisätkää näihin vielä korien kokonaan uusittu suunnittelu ulko- ja sisältäpäin, ja tulokseksi saadaan uudistusten lukumäärä, joka tavallisissa olosuhteissa pitäisi voida jakaa kahden tai useamman vuoden osalle.

KAKSI SARJAA

Chrysler-Plymouth autoja on saatavana kahta eri sarjaa: De Luxe Six ja Six "Roadking". Molempien sarjojen akseliväli on tänä vuonna 2 tuumaa pitempi. 5-hengen ja Coupe autojen akseliväli on 114" ja 7-hengen autojen 134". Seuraavasta ilmenee mitä eri korimalleja on saatavana.

CHRYSLER-PLYMOUTH

DE LUXE SIX

4-OVINEN TOURING SEDAN. Varustettu korin yhteyteen rakennetulla matkatavara-arkulla, mikä yhtyy sula-vasti koriin. Korin sisässä on erikoisen runsaasti tilaa ja 5 henkilöä sopii sinne erinomaisesti.

2-OVINEN TOURING SEDAN. Varustettu korin yhteyteen rakennetulla matkatavara-arkulla. Hyvin tilava 5 henkilölle. Ovet ovat leveät ja etuistuimien selkänojat kääntyvät, joten korin takaosaan pääsee helposti.

2-HENGEN COUPE. Istuimella on runsaasti tilaa 2 henkilölle ja takana on yllin kyllin tilaa tavaroille.

2 + 2 HENGEN COUPE. Auton takana on varaistuin 2 henkilölle. Varaistuin kääntyy ja laskeutuu auton sisään, ollen suljettuna näkymättömissä.

CONVERTIBLE COUPE. Todellinen urheiluauto. Katos voidaan nostaa ja laskea hyvin kätevästi. Patjoitus nahkaa. Varaistuin 2 henkilöä varten takana.

8-HENGEN SEDAN. Pitkä alusta ja tilava kori suo runsaasti tilaa 8 matkustajalle. Ohjaaja- ja matkustajaosaston välissä ei ole väliseinää. Etu- ja takaosaston patjoitukset samanlaiset ja samasta aineesta.

8-HENGEN SEDAN LIMOUSINE. Etuosaston verhoilu ja patjoitus nahkaa. Liikkuva lasinen väliseinä erottaa etu- ja takaosaston toisistaan. Takaosaston verhoilu ja patjoitus verkkaa tai kamelinkarvasamettia. Tilavat varaistuimet.

SIX "ROADKING"

SEDAN. Avara tavaratila takaseinässä. Varapyörä ja -rengas matkatavaraosastossa. Runsaasti tilaa 5:lle matkustajalle.

2-OVINEN SEDAN. Tilojensa ja varusteittensa puolesta samanlainen kuin Sedan. Leveä etuovi ja kääntyvät etuistuimet tarjoavat mukavan pääsyn takaosastoon.

4-OVINEN TOURING SEDAN. Korin yhteyteen rakennettu matkatavara-

arkku. Korin sisässä on erikoisen runsaasti tilaa 5 henkilölle.

2-OVINEN TOURING SEDAN. Tilava matkatavara-arkku rakennettu korin yhteyteen. Hyvin tilava 5 henkilölle. Ovet ovat leveät ja etuistuimien selkänojat kääntyvät, joten korin takaosaan pääsee helposti.

2 + 2 HENGEN COUPE. Auton takana on varaistuin 2 henkilöä varten. Varaistuin kääntyy ja laskeutuu auton sisään, ollen suljettuna näkymättömissä.

2 HENGEN COUPE. Runsas tila 2:lle henkilölle. Sen lisäksi erittäin avara tavaraosasto takana.

Kaikki Chrysler-Plymouth autot ovat varustetut uudenaikaisella erillisellä etupyöräjousituksella. De Luxe-malliin vakiovarusteena kuuluva "Voimavaara"-säätövaihde toimitetaan Six "Roadkingiin" lisämaksusta. De Luxe Six mallit ovat varustetut ohjauspyörän alle sijoitetulla vaihdevivulla, mutta Six "Roadking" malleissa on tavallinen vaihdetanko.

1939 KORIMALLEISTA

Chrysler Plymouth autojen uudestaan suunnitellut ja sommitellut korit ovat kauneudessaan erikoisia. Aikaisempien Chrysler-Plymouth autojen rakenteessa oli pantu pääpaino tilavuuteen ja teknilliseen täydellisyyteen. Tänä vuonna kuitenkin aikai-

semmat parannukset ovat tulleet täydellisesti ylitetyiksi, ja ovat Chrysler-Plymouth autot nyt varmasti parhaat mitä samalla rahamäärällä voi ostaa.

Ulkopuolisia parannuksia: Etulokasuojat ovat uudenmalliset ja etulyhdyt ovat upotetut niihin. Jäähdyttäjän suojusta on tyylikas, ehdottoman uudenaikainen ja antaa autolle "menevän" ulkomuodon. Tuulilasi on V-muotoinen ja kaksiosainen, joka samalla kun se pienentää ilman vastusta, vaikuttavasti korostaa auton nykyaikaista ulkoasua. Etu- ja takapuskurit ovat järeät ja huomiota herättävät. Matkatavara-arkku on entistäänkin tilavampi. Uusimalliset koristeet jäähdyttäjässä ja matkatavara-arkun kannessa ovat uusia toisintoja Plymouth tunnusmerkistä. Ei mitään kohtaa ole unohdettu suunniteltaessa Chrysler-Plymouth autojen uusia korityyppejä.

Korien sisustus: Sisustus on kokonaan uudenaikainen, kojelauta on uusittu ja päällystys on toinen samoin kuin heloitukset. Kojelaudan valaistus on häiriötön ja kaikki mittarit ovat ryhmitetyt yhteen ja ovat ne aivan ohjaajan edessä ja hyvin näkyvissä. Nopeusmittari on hälyttävä mallia. Kojelaudassa on aukko radion asentamista varten. Hansikalokero on entistä suurempi. Heloitukset ovat varmuusmalliset samoin kuin etuistuimen selkänojat. Ohjaus-

pyörä on uudenaikainen ja De Luxe malleissa siinä on merkinantorengas.

Tuuletus. Jo viime vuoden malleissa oli tuuletus erittäin tehokas. Tänä vuonna on De Luxe malleissa tehty tuuletus vieläkin paremmaksi. Rintalevyssä oleva tuuletusaukko on varustettu hyönteisverkolla ja vedenkokoojalla, joten nyt voidaan pitää tuuletusaukko auki rankkasateessakin. Sen kautta voidaan nyt johtaa raitista ilmaa autoon silloinkin kun sateen vuoksi ikkunat on pidettävä kiinni. Suojaverkko tuuletusaukossa estää samalla pölyn, noen ja muun lian pääsemästä auton sisään, joten raitista ja puhdasta ilmaa voidaan kaikissa olosuhteissa johtaa autoon. Normaaleissa olosuhteissa voidaan kaikissa malleissa tuuletus järjestää mielenmukaiseksi ikkunoita säätämällä. De Luxe malleissa on tuuletuksen säätö mahdollinen vielä erikoisten etu- ja takatuuletusikkunoiden kautta. Six Roadking mallissa on myöskin säädettävät etuikkunat.

Kuten edellisestä käy selville on tuuletus tehty niin täydelliseksi, että samanlaista tuskin tapaa muissa autoissa.

TEKNILLISIÄ UUTUUKSIA

1939 Chrysler-Plymouth autoihin on tehty suuri joukko huomattavia teknillisiä parannuksia, joista tärkeimmät ovat aikaisemmin mainitut kolme

— "Voimavara" - säästö-
vai h d e, vai h d e v i p u o h-
j a u s p y ö r ä n a l l a j a e r i l-
l i n e n e t u p y ö r i e n j o u s i t u s.
Nämä parannukset ovat niin huomio-
taherättävät, että muut parannukset
ovat ehkä vaarassa unohtua tänä
vuonna.

"VOIMAVARA"-SÄÄSTÖVAIHDE

"Voimavara"-säästövaihteen an-
siosta on voimankäyttö nyt mitä edul-
lisin. Tämän erittäin nerokkaan lait-
teen avulla voidaan moottorin voima
käyttää edullisimmin samalla kun
kunnossapitokustannukset ja poltto-
aineen kulutus ovat mahdollisimman
pienet. Autossa on nyt kaksi auto-
maattista vaihdetta lisää, joten vaih-
teita on nyt käytännöllisesti katsoen
5 eteenpäin ja 1 taaksepäin. Kun
autossanne on "Voimavara"-säästö-
vai h d e, o n s e n s u o r i t u s k y k y k a k s i n-
k e r t a i s t u n u t j a k u n n o s s a p i t o k u s t a n-
n u k s e t j a p o l t t o a i n e e n k u l u t u s l a s k e-
n u t p i e n i m p ä ä n s ä.

Aikaisemmassa säästövaihteessa
ylivaihde kytkeytyi toimintaan vasta
nopeuden ollessa noin 62 km/t., kun
sen sijaan nyt ylivaihde kytkeytyy
nopeuden ollessa noin 40 km/t. Au-
tossa, joka on varustettu tällaisella
laitteella, on ylivaihde käytännölli-
sesti katsoen toiminnassa kaikilla no-
peuksilla. Epäilijän mieleen johtuu
luonnollisesti heti, että auton kiihty-
väisyys kärsii huomattavasti ylivaih-

teen toiminnasta, mutta näin ei kuitenkaan ole asia, sillä nerokkaan ja yksinkertaisen laitteen avulla ohjaaja voi kytkeä ylivaihteen irti milloin haluaa. Painettaessa kaasupoljin pohjaan ylivaihde laukeaa irti ja voimansiirto toimii normaalina. Heti kun nopeata kiihtyväisyyttä ei enää tarvita, nostetaan jalka kaasupolkimelta hetkiseksi, ja ylivaihde kytkeytyy uudestaan toimintaan. Lyhyesti: painamalla kaasupoljinta taikka ottamalla jalka siltä voidaan mielin määrin säätää ylivaihteen toimintaa.

”Voimavara”-säästövaihteella saavutetaan ehdottomasti taloudellisin tulos, sillä moottorin kierrosluku on alhainen ylivaihteen ollessa toiminnassa. Sen avulla saavutetaan suurin joustavuus liikenteessä sen kautta, että ylivaihteen kytkentä voidaan mielin määrin säätää kaasupolkimella ja käsivaihteiden käyttö jää harvinaisuudeksi, kuten seuraavasta selvenee. Autoa ajetaan kakkosvaihteella kiihdyttäen 40 km/t. nopeuteen ja jalka nostetaan kaasupolkimelta. Tällöin ylivaihde kytkeytyy toimintaan, jolloin kakkosvaihde vastaa tavallista kolmosvaihdetta. Jos on tarpeellista hiljentää vauhtia esim. alle 20 km/t., niin ylivaihde kytkeytyy automaattisesti irti ja normaali kakkosvaihde on toiminnassa. Auto voidaan kiihdyttää nopeasti 40 km/t. nopeuteen, jolloin ylivaihde taas kytkeytyy toimimaan, ja vapaille

väylille tultaessa siirretään vaihde kolmoseen ja painutaan taipaleelle. Jos matkalla esim. 70 km/t. nopeudesta halutaan kiihdyttää vauhtia esim. 90 km/t., ei tarvitse tehdä muuta kuin painaa kaasupoljin pohjaan, jolloin ylivaihde laukeaa irti ja auto syöksyy hetkessä haluttuun nopeuteen, jonka jälkeen voidaan taas siirtyä ylivaihteeseen ottamalla jalka hetkiseksi kaasupolkimelta. Normaaliin voimansiirtoon verraten 1939 Chrysler-Plymouth autoissa on siis kaksi ylimääräistä vaihdetta, joita voidaan käyttää vaihdetankoon tai vipuun koskematta.

Tämän lisäksi on autossa vielä vapaapyörä, joka toimii nopeuden ollessa alle 40 km/t., toisin sanoen juuri niillä nopeuksilla, jolloin autot ilman vapaapyörää pyrkivät kulkemaan nykyien parhaankin ajajan ohjaamina. Jos kuitenkin syystä taikka toisesta halutaan kytkeä pois ylivaihde ja vapaapyörä, käy tämä päinsä sulkunupin avulla, jolloin vaihdelaatikko toimii aivan kuin siinä ei näitä laitteita olisikaan. Plymouth De Luxe Six malleissa on "Voimavara"-säästö-vaihde sisällytetty sen hintaan, mutta Plymouth Six Roadking malleihin sen voi saada lisämaksusta.

UUSI VAIHDETANGON ASENTO

Tavallisesti on vaihdetanko ollut keskellä etuosaston lattiaa ja on

tätä asentoa pidetty niin edullisena, ettei siihen ole vuosiin katsottu voitavan tehdä minkäänlaisia parannuksia. Viime aikoina on autoihin tässä suhteessa kuitenkin tehty eräitä muutoksia sikäli, että vaihteen muuttotapahtuu automaattisesti sähkönsä ohjauksen avulla ja vaihdevipu on asennettu ohjaustangon yhteyteen ohjauspyörän alle. Tästä on ollut seurauksena, että etuosan lattiaan on jäänyt jaloille enemmän tilaa. Chrysler on monessa suhteessa ollut uranuurtaja, esim. leveiden istuimien ja avaran tilan valmistamisessa, ja ovat sen insinöörit myös oivaltaneet sen edun, minkä vaihdetangon siirtäminen ohjauspyörän alle suo, mutta he eivät ole tehneet tätä vaihdelaatikon luotettavan rakenteen kustannuksella. Chrysler-autoissa vaihteiden muuttotapahtuu täysin mekaanisesti, kuten ennenkin, vaikkakin vaihdetanko on nyt siirretty ohjauspyörän alle ohjaustangon yhteyteen.

Chryslerin uusi vaihteiden siirtojärjestelmä toimii täysin mekaanisesti, ilman minkäänlaisia sähköllä ohjattua ohjauksen avulla toimivia apulaitteita, jotka vähentävät vaihdejärjestelmän luotettavuutta.

Vaihdejärjestelmä on aivan samanlainen kuin aikaisemmin. Vetämällä vaihdetankoa ylös ja itseemme päin siirtyy vaihde "ykköseen", työntämällä tanko eteenpäin siirtyy vaihde

”kakkoseen”, ja vetämällä sen suoraan itseämme kohti pääsemme ”kolmoseen”. Peruutusvaihde on automaattisesti suojattu, eikä kytkeydy näillä vaihtamisliikkeillä, vaan vaihdevipua on kohotettava ylös ja vieävä eteenpäin.

Tällä uudella vaihdejärjestelmällä on monta etua, kuten mukavuus, helppous, nopeus ja varmuus. Vaihdetanko yhtyy välittömästi ohjaustankoon eikä siinä ole minkäänlaisia lisälaitteita, jotka voivat mennä epäkuntoon taikka ovat haitallisia.

ERILLINEN ETUPYÖRIEN JOUSITUS

Kaikissa v. 1939 Chrysler-Plymouth autoissa on erillinen etupyörien jousitus. Tämä on tärkeimpiä parannuksia, mitä on tehty näihin uusiin malleihin. Niiden ajo-ominaisuudet ovat tästä suuresti parantuneet. Etupyörän yhdistää runkoon järeätekoinen niveltuki ja jousituksen muodostaa vankka kierrejousi, joka toimii ainoastaan joustimena. Etupyörät voivat liikkua vapaasti erillisen jousituksen ja niveljärjestelmän varassa, ja tulee auto ajo-ominaisuuksiltaan täten joustavaksi ja samalla vakavaksi.

MUITA UUTUUKSIA JA PARANNUKSIA

V. 1939 Chrysler-Plymouth autoihin on tehty lukuisia parannuksia, jotka osaksi ovat yhtä tärkeitä kuin edellämainitutkin. Seuraavassa luettelem-

me muutamia niistä: Ohjauslaitteessa on uudenmalliset kumikiinnikkeet, mistä on seurauksena joustavampi ja kevyempi ohjattavuus. Polttoainepumppu on tehokkaampi, mikä helpottaa moottorin käynnistämistä. Runkoa on vahvistettu vahvemmillä ristikkotuilla, mikä poistaa etupäässä esiintyvän värinän. Jarrurummut ovat parannettua mallia, ne kestävät enemmän, niiden jarrutusteho on suurempi, jarruissa käytetään nyt uutta jarruhihnaa. Moottorin vääntömomenttia on suurennettu, mistä johtuu tasaisempi veto. Generaattori eli latausdynamo on suurempi ja tehokkaampi. Pyörät ovat lujempaa rakennetta ja niiden kiinnitystapa entistään parempi. Parannusten sarjan luetteloa voitaisiin jatkaa pitkälti, mutta riittänevät jo tässä mainitut todistamaan, että "Chrysler-Plymouth tarjoaa rahanvastinetta enemmän kuin mikään muu auto".



ERITTELY

Crysler-Plymouth de Luxe Six ja Six Roadking.

Etuakseli. Erillinen etupyörien jousitus.

Taka-akseli. Puolikantava. Kardaani-pyörästä vinohammastettu ja Hypoid mallinen. Säädetävät rulla-laakerit kaikkialla.

Kori. Kokonaan teräksestä, katto puristettu yhdestä levystä. Kori on tuettu terästuilla kauttaaltaan ja ruostumiselta suojattu.

Jarrut. Chrysler-Plymouth 4-pyörä-nestepainejarrut, pöly- ja vesitiiviit. Erillinen käsijarru.

Kytkin. Kuiva yksilevykytkin. Kytkinlevyn halkaisija $9\frac{1}{4}$ ", täysin tuuletettu. Kytkimen irroituslaakeri pysyväisesti voideltu.

Jäähdytys. Keskipakoispumppu, kaksoiskiертotermostaatti ja koko silinterin pituudelle ulottuva jäähdytys-vesivaippa.

Voimansiirto. Hotchkiss mallia. Takajouset ottavat vastaan ja vaimentavat takapyörien vedon ja jarrutuksen aiheuttamat sysäykset. Kardaaniakseli $2\frac{1}{2}$ " putkea. Mur-

tonivel kuula- ja tappimallia, varustettu neulalaakerilla.

Sähkölaitteet. Akku 6 voltia, 13 levyä 90 amp.t. Käynnistinmoottorin hammat työntyvät hammaskehään ennen pyörittämistä.

Moottori. 6-silinterinen sivuventtiili-moottori, erittäin suuri vääntömomentti, moottorin kiinnitys Floating Power, silinterin halkaisija 79.4 mm, iskunpituus 111.1 mm, tilavuus 3.3 ltr. kehittää 82 hv. 3600 min/kierr. Täydellinen painevoitelu kampiakselin, nokka-akselin ja kiertokangen laakereihin. Kampikammio tuuletettu. Öljynpuhdistaja.

Runko. Järeä, molemmista päistään taivutettu ja X-vahvikkeella tuettu. Rungon läpileikkaus laatikkomallia, sivupalkin korkeus 6".

Polttoainejärjestelmä. Suora pudotuskaasuttaja, tyhjänäkäyntisäätö ja säädettävä kiihdytyspumppu. Etulämmituksen säätö automaattinen. Öljyllä suodattava ilmanpuhdistaja ja imuäänen vaimentaja. Polttoaineen suodatin. Polttoainepumppua käyttää epäkesko. Polttoainemittari kojelaudassa. Säiliön tilavuus n. 68 litraa.

Jouset. Edessä kierrejouset, takana puolisoikeat Amola-teräksestä, lehdet päistään ohennetut kitinän estämiseksi. Äänettömät U-ripustimet ulkopäissä ja kumiholkit sisäpäissä. Vakaaja.

Ohjaus. Rullasimpukkaohjaus. Vaihdevipu ohjausakselin yhteydessä.

Vaihdelaatikko. Äänettömästi toimiva, synkronisoitu ja kaikki hammaspyörät vinohammastetut. "Voimavara"-säästövaihde (ylivaihde ja vapaapyöräyhdistelmä).

Akseliväli. 5 hengen autoissa 114" = 2.90 m. ja 7 hengen autoissa 134" = 3.42 m.

Pyörät ja renkaat. 5 teräslevypyörää, 5 hengen autoissa 600—16 std. ja 7 hengen autoissa 650—16 VHP. Good Year vähäpainerenkaat.

Huom.! Oikeus muutoksiin pidätetään.



HELSINKI 1939

NORDBLAD & PETTERSSON

KP 0013